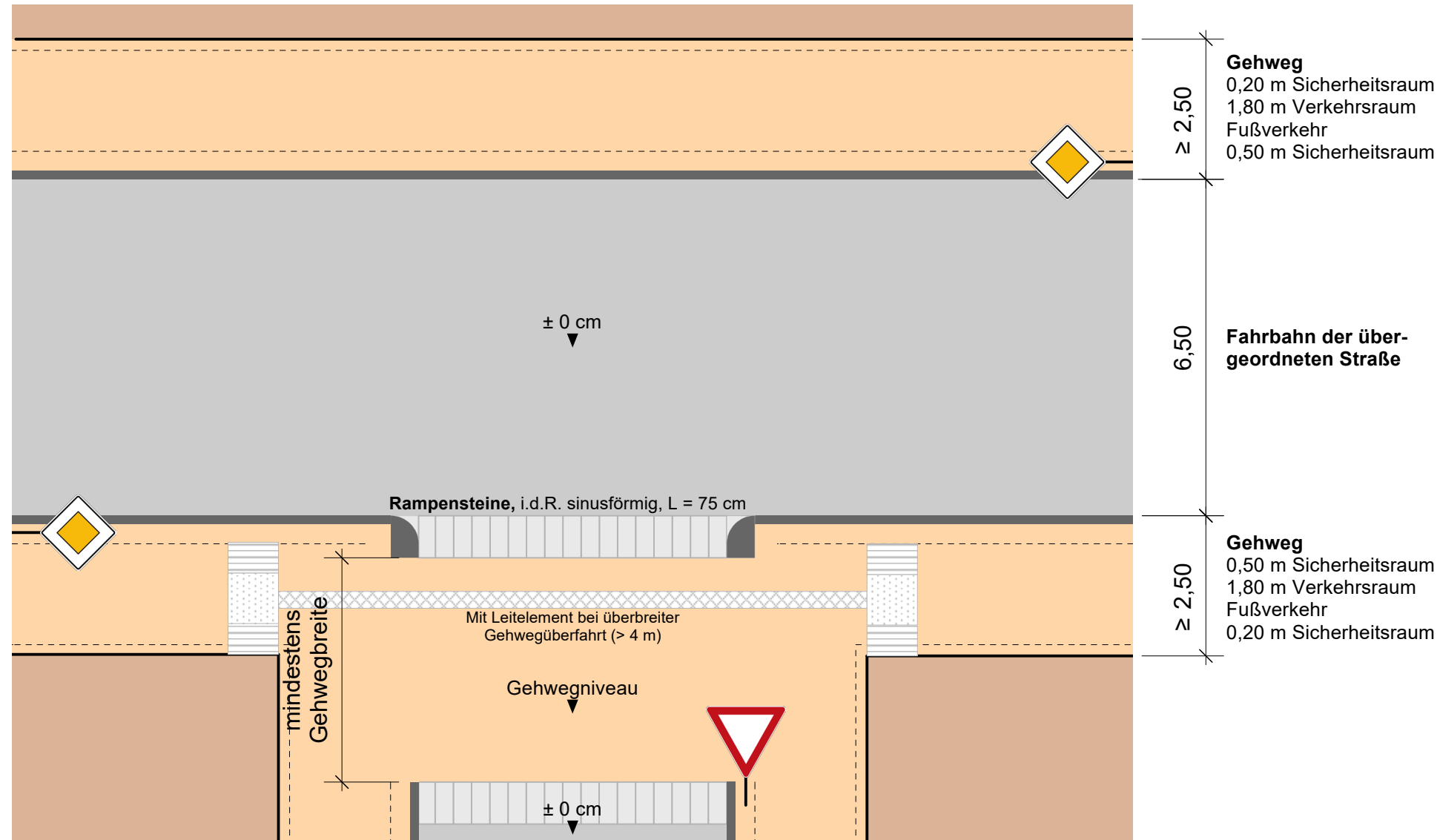




Hinweise

Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehwegs anzustreben. Absenkungen, Borde oder Materialwechsel sollten die Gehwegüberfahrt demnach nicht unterbrechen.

Um die Querneigung des Gehwegs nicht zu erhöhen, ist die Breite für die Höhenüberwindung zur Fahrbahn möglichst gering zu halten (30 cm bis 75 cm). Die Anhebung sollte über vorgefertigte, sinusförmige Rampensteine erfolgen, die i. d. R. eine Länge von 75 cm haben. Alternativ kann die Anrampung in Pflaster- oder Asphaltbauweise hergestellt werden. Im Bereich der Anrampung sollte insbesondere bei der Asphaltbauweise eine klare und gut sichtbare Markierung vorgesehen werden, um die Anrampung eindeutig zu kennzeichnen.

Gehwegüberfahrten dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Personen ein angenehmes Queren der Einmündung. Sie sind geeignet, den Wechsel des Entwurfsprinzips (z. B. Einfahrt in eine Tempo-30-Zone) sowie den Vorrang des Fußverkehrs (und des Radverkehrs im Seitenraum) optisch zu unterstützen.

Aus Sicht des Fußverkehrs ist die Gehwegüberfahrt gegenüber der Teilaufpflasterung zu bevorzugen.

Funktion

Gehwege, die im Einmündungsbereich von Erschließungsstraßen durchgezogen werden („Gehwegüberfahrt“), geben dem Fußverkehr die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen. Sie reduzieren die Abbiegegeschwindigkeit, da Autofahrende beim Abbiegen eine Schwelle überfahren und den Gehweg kreuzen müssen. Außerdem sind die Gehwege durch das durchgängige Hochbord barrierefrei und komfortabel. Davon profitieren bei der Radverkehrsführung im Seitenraum auch die Radfahrenden.

- Siehe ergänzend auch Orientierungshilfe ORH-03

ohne Vorrang	mit Vorrang	zeitliche Trennung
ohne bauliche Unterstützung		mit baulicher Unterstützung

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Gewährleistung der Sichtbeziehungen durch Freihalten der notwendigen Sichtfelder, siehe Grundlagen-Musterelemente B-01 und B-02
- Empfohlen bei 30 km/h, bei 50 km/h möglich
- Breite des Gehweges im Bereich der Überfahrt $\geq 2,50$ m, vorzugsweise 4,00 m
(Hinweis: die notwendigen Sichtfelder können ein weiteres Kriterium bezüglich der Bemessung sein.)
- ungeeignet bei regelmäßigem Linienbusverkehr, hohem Schwerverkehrsaufkommen und regelmäßig zu erwartenden Rettungswagen (z. B. im Bereich von Krankenhäusern) in der Abbiegerelation
- Wesentliche Regelungen:
 - RSt (2006): Kap. 6.2.1.1 / 6.3.7.1
 - EFA (2002): Kap. 3.1.2.6 / 3.3.6.1

StVO und VwV-StVO

- § 8 StVO mit VwV-StVO zu § 8
- Zeichen 306 "Vorfahrtstraße"
- VwV-StVO zu Zeichen 306



- alternativ statt Zeichen 306
- Zeichen 301 "Vorfahrt"
- VwV-StVO zu Zeichen 301



Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02

Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)

Zufahrtssperre optimieren

Situation:

Geh- und Radwege sind für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zufahrtssperren, in der Regel Sperrpfosten, können erforderlich werden, wenn für den Kfz-Verkehr Anreize für eine ordnungswidrige Nutzung des Geh- und Radwegs bestehen (bspw. als Abkürzung).

Sperrpfosten oder andere Zufahrtssperren können insbesondere für Radfahrgruppen oder bei schlechten Sichtverhältnissen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger können sie ein Hindernis darstellen.

Maßnahmen:

- Entfernen der Zufahrtssperren, sofern keine Gefahr der ordnungswidrigen Nutzung durch Kfz-Verkehr besteht.
- Anbringen von vollflächig reflektierenden rot-weiß gestreiften Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (siehe Skizze)
- Alternative Zufahrtssperren können angebracht werden, sofern diese auch bei Dunkelheit gut sichtbar und vollflächig reflektierend sind und keine zusätzlichen Gefahren darstellen.

Angestrebte Wirkung:

- Das Befahren durch Kfz-Verkehr soll verhindert werden.
- Das Durchfahren von allen gängigen Fahrradtypen soll ermöglicht und möglichst wenig eingeschränkt werden.
- Unfall-/Kollisionsgefahr soll vermieden werden.
- Die grundsätzliche Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.

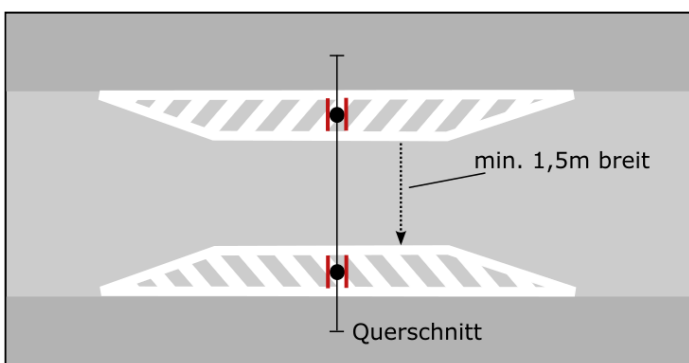


Abbildung 2: Skizze Einengung Radweg (eigene Darstellung)



Abbildung 1: Sperrpfosten mit umlaufender Markierung und Verkehrszeichen (Quelle: ADFC Oberursel)

Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite zwischen den Sperrpfosten soll min. 1,5 Meter betragen.
- Umlegbare Poller sollen aufgrund der Sturzgefahr durch entstehende Längskanten nicht eingesetzt werden.
- Poller sollten in der Regel versenkt oder herausgenommen werden können, um Räum-, Wartungs-, Rettungs- und sonstigen Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.
- Findlinge (Steine) oder sonstige Hindernisse im Seitenraum sollen vermieden werden.
- Alle eingebauten Elemente sollen vollflächig reflektieren und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.
- Eine Prüfung der Erreichbarkeit der Wegeabschnitte durch Rettungsfahrzeuge ist durchzuführen.

Quellen:

- ERA 202X (noch nicht veröffentlicht) - Kapitel 11.5.3

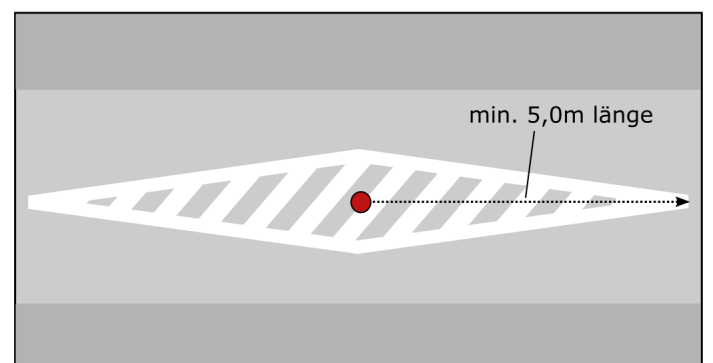


Abbildung 3: Skizze Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (Quelle: eigene Darstellung)

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

Situation:

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorrechtigte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrassen) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

Maßnahmen:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperrn.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperrn in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

Hinweise:

- Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperrn müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperrn stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfahrenden die Sturzgefahr.
- Umlaufsperrn sollen umlaufende Markierungen bekommen und reflektieren.

Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperrn - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017

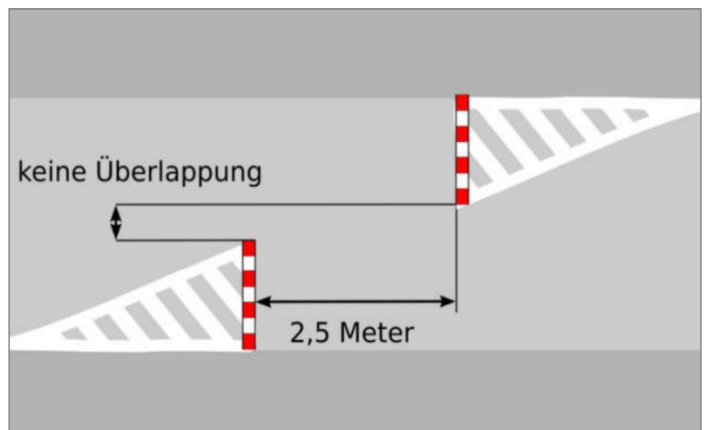
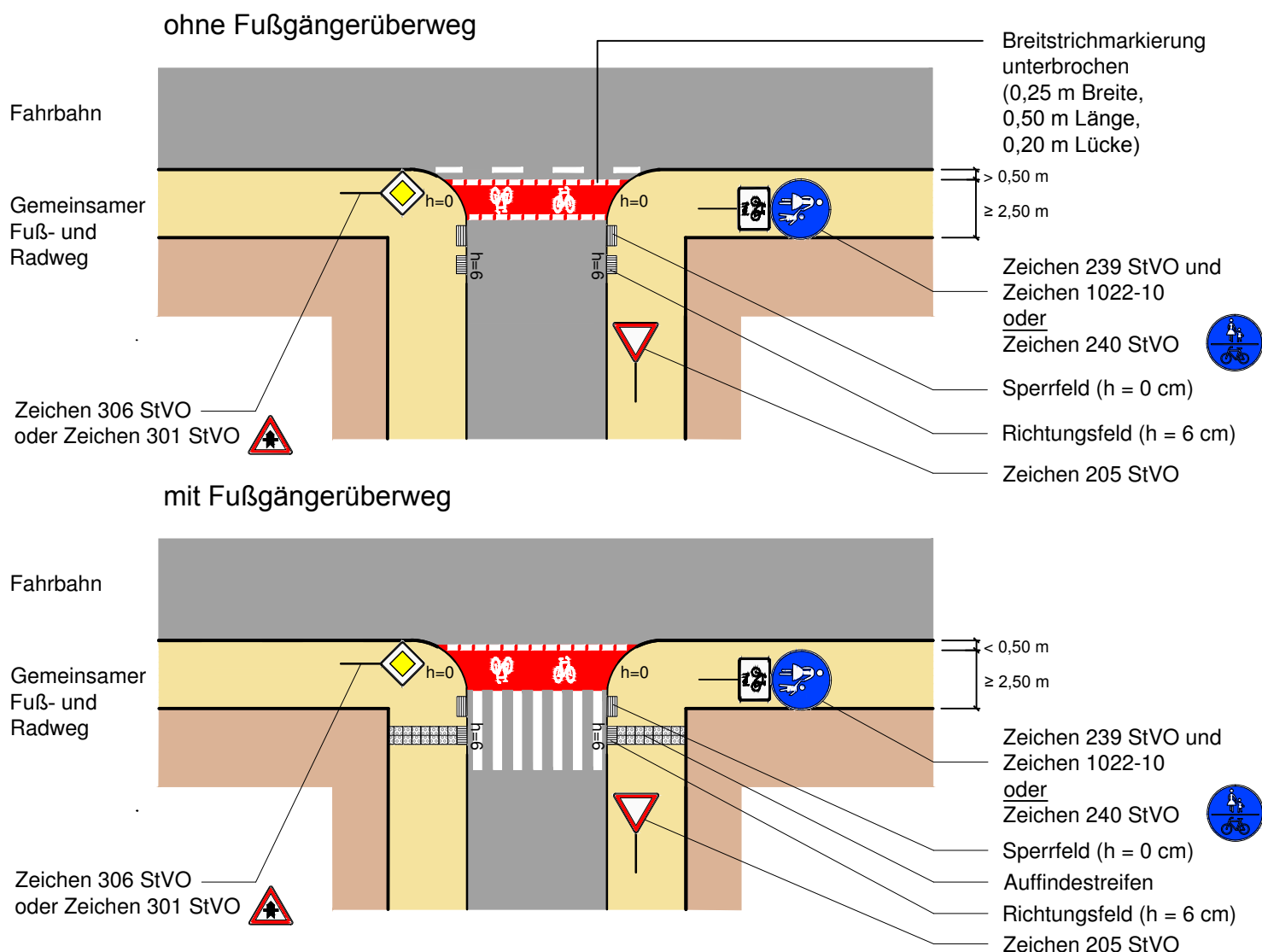


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperrn bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Standardlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furt an Fuß- und Radweg/ Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10



Regelungen:

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der
Qualitätsstandards

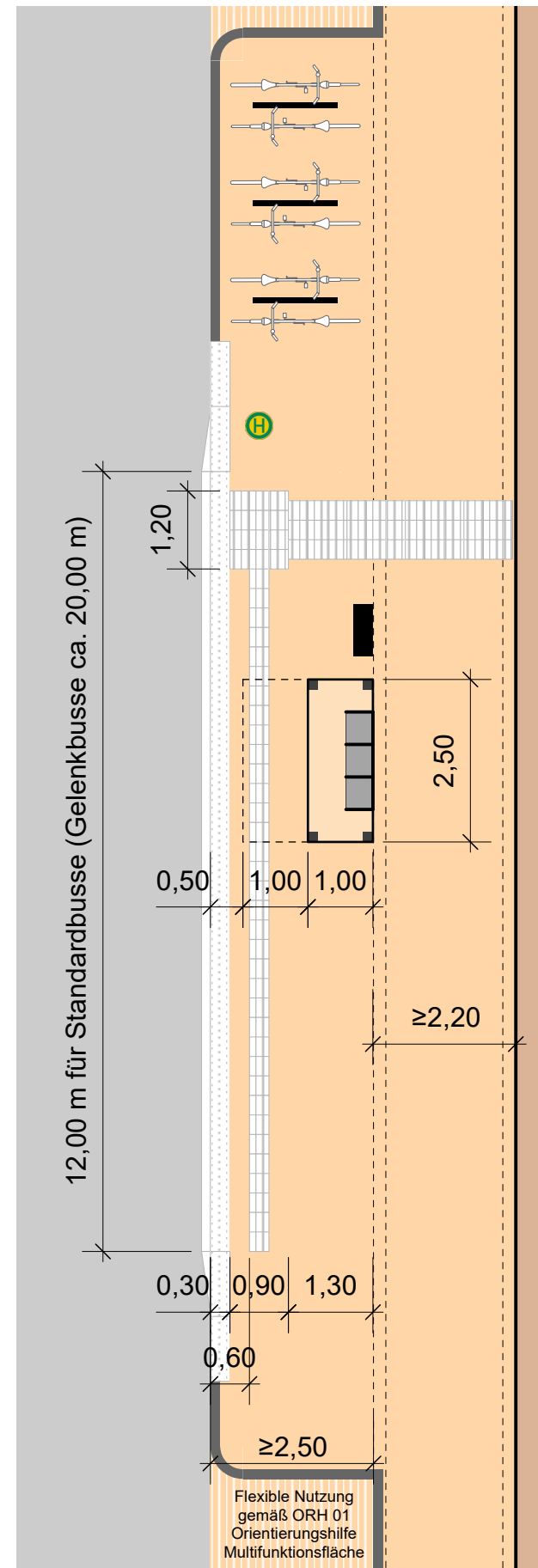


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 3.6-2
Stand: November 2017



NEUE
MOBILITÄT
bewegt nachhaltig



Gehweg
0,20 m Sicherheitsraum
1,80 m Verkehrsraum
Fußverkehr
0,20 m Sicherheitsraum

Die geradlinige Anfahrbarkeit ist ggf. durch zusätzliche Maßnahmen vor und hinter der Haltestelle sicherzustellen.

- Leitfaden "Bike+Ride - Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (November 2019)

Knotenpunkt mit Fahrbahnanhebung

Situation:

Knotenpunkte in Straßen mit Tempo-30 oder Tempo-30-Zonen mit gesteigertem Fußverkehrsaufkommen (z.B. Schulverbindungen) und Aufenthaltsfunktion.

Maßnahmen:

- Bauliche Anhebung des gesamten Knotenpunktbereiches auf 8-10 cm, Rampenneigungen von 1:15.
- Übergang mit sinusförmigen Rampensteinen.
- Deutliche Absetzung des angehobenen Bereiches von der üblichen Fahrbahnoberfläche mittels Struktur, Helligkeit oder Farbe.
- Vorziehen der Seitenräume bei entsprechender Flächenverfügbarkeit.
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige, niedrige Elemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrraumgestaltung.

Angestrebte Wirkung:

Die Geschwindigkeit des Längsverkehrs soll reduziert werden, damit das Queren für Zufußgehende sicherer wird. Vorgezogene Seitenräume verbessern zudem die Sichtbeziehungen und verringern die Querungsstrecke. Darüber hinaus wird die Aufmerksamkeit des Rad- und Kfz-Verkehrs für den querenden Fußverkehr erhöht.

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in den bereits angehobenen Knotenpunktzufahrten angelegt werden.

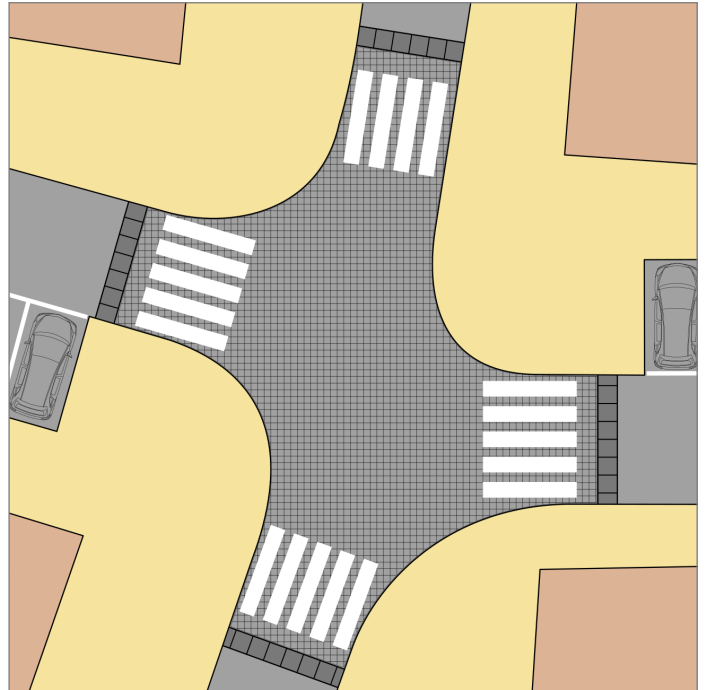


Abbildung 1: Skizze Fahrbahnanhebung im Bereich eines Knotenpunktes optional mit Fußgängerüberwegen (eigene Darstellung)

- Die Verkehrsberuhigung fördert die Aufenthaltsqualität. Ausstattungselemente wie Sitzgelegenheiten o.Ä. können diese zusätzlich steigern.

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RAST06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 2: Fahrbahnanhebung im Kreuzungsbereich mit vorgezogenen Seitenräumen (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung mit wechselnder Fahrbahnoberfläche und Pollern (schmale Seitenräume; eigene Aufnahme)

Knotenpunkt mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfen

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind im Zuge von Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen erforderlich. In Tempo-30-Zonen kann bei geringerem Querungsbedarf auf eine Sicherung mittels Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) verzichtet werden.

Maßnahmen:

- Eckausrundungen zur Verbreiterung der Seitenräume am Einmündungstrichter und zur Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) mittels Markierung von Sperrflächen in den Kurvenbereichen
- Ergänzende Markierung von Sinnbildern „Fußgänger“
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige, barrierefreie Elemente
- Anlage barrierefreier Übergänge

Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Insbesondere straßenseitige Parkstände schränken die Sichtfelder des querenden Fußverkehrs häufig ein. Dies gilt vor allem für Rollstuhlfahrende oder kleinere Personen wie Kinder.

Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen, wodurch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Rad- sowie Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Querungsstrecke wird somit verkürzt und die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmender erhöht.



Abbildung 2: Fußgängerüberweg an Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenraum (eigene Aufnahme)

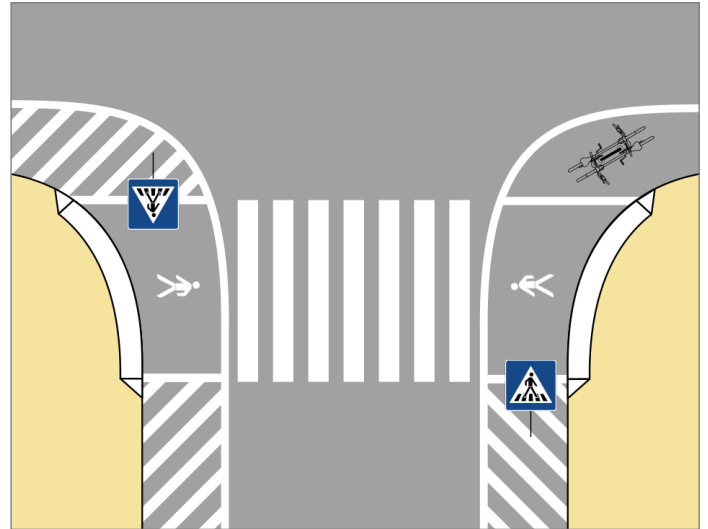


Abbildung 1: Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenräumen in Kombination mit Fußgängerüberweg (eigene Darstellung)

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in Einmündungsbereichen von Knotenpunkten angelegt werden.

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RAST06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung und Markierung von Sperrflächen im Bereich der Einmündung (eigene Aufnahme)

Fußgängerüberweg an Knotenpunkten

Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind an innerörtlichen Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen in der Regel erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die entsprechende Wegebeziehung eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr hat.

Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Der Einsatz von FGÜ ist in der Regel bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 750 Kfz/h möglich.

Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ nach RMS und StVO.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels Markierungen, Pollern oder anderen, die Sicht nicht behindernden Elementen.
- Bei weiten Überquerungswegen: Verbreiterung der Seitenräume und Reduzierung der Abbiegeradien am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen. In Ergänzung bzw. alternativ Einrichtung einer Mittelinsel.
- Anlage barrierefreier Elemente.

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs wird durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr erhöht. Der querende Fußverkehr wird gebündelt. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: FGÜ an Einmündung einer Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

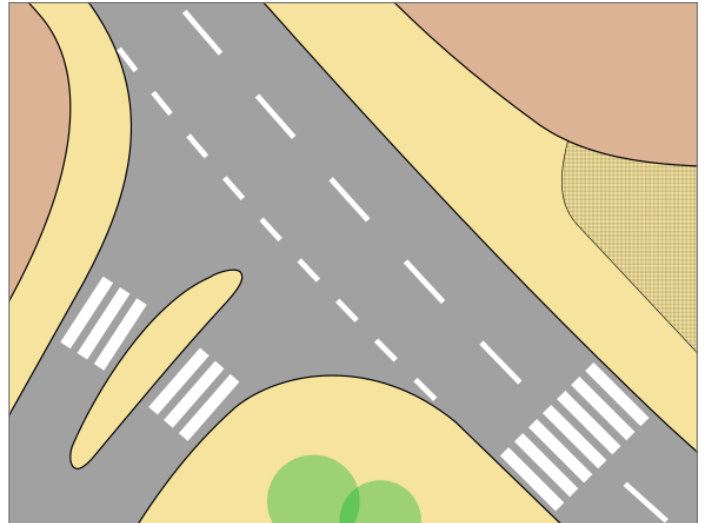


Abbildung 1: Skizze eines Knotenpunktes im Zuge einer Hauptverkehrsstraße (innerorts) mit Fußgängerüberwegen (Quelle: Eigene Skizze).

Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

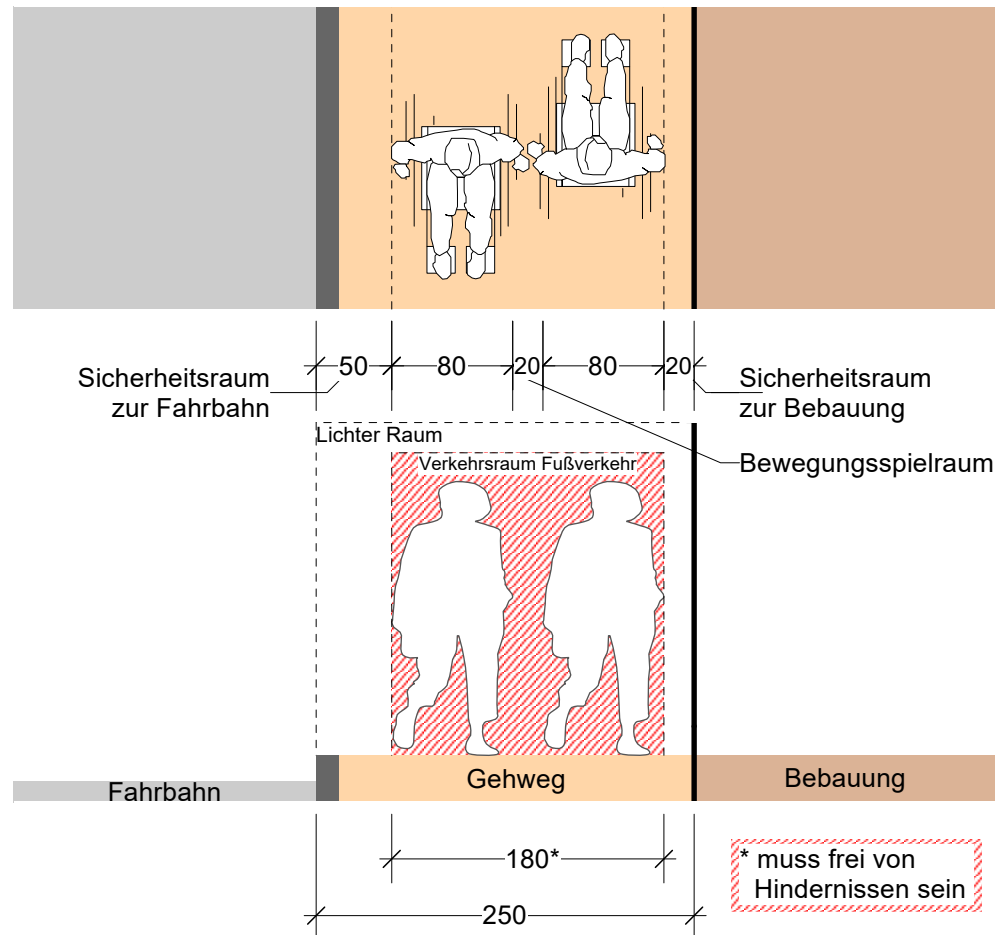
Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06 Abschnitt 6.1.8.5 (FGSV)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA 2002 (FGSV)
- Richtlinie für die Markierung von Straßen - RMS 1993 (FGSV)
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022



Abbildung 3: FGÜ an allen vier Knotenarmen (Quelle: eigene Aufnahme)

Grundlagen-Musterelement Nr. A-01: Seitenraum: Breite eines straßenbegleitenden Gehwegs



Funktion

Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs braucht es für alle straßenbegleitenden Gehwege ausreichend Platz für den Fußverkehr. Gehwege sollen ausreichend breit und barrierefrei angelegt sein. Ausreichend breite Gehwege sind eine wichtige Voraussetzung für ein angenehmes wie auch zügiges Gehen.

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Die Grundanforderungen für einen straßenbegleitenden Gehweg bestehen aus einem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs von mindestens 1,80 m Breite zzgl. den erforderlichen Sicherheitsräumen. Diese Breiten sind als Mindestbreiten zu verstehen und sind möglichst breiter auszubilden.
- Flächenneuverteilungen sollen prioritär dort vorgenommen werden, wo die Mindestgehwegbreiten des Fußverkehrs nicht (durchgängig) erreicht werden oder gemeinsame Geh- und Radwege innerorts bestehen.
- Straßenrandparken sollte im Zuge der Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmitte nur verwirklicht / beibehalten werden, soweit die Grundflächenanforderungen von Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und fließendem Kfz-Verkehr für eine sichere Verkehrsabwicklung erfüllt sind.
- Überbreite Fahrbahnen, nicht (mehr) benötigte Abbiegespuren oder nicht (mehr) benötigte Fahrspuren sollten zur Vergrößerung von Fußverkehrsflächen genutzt werden.
- Wesentliche Regelungen:
 - RAS (2006): Kap. 4.7 / 6.1.6.1
 - EFA (2002): Kap. 3.2.1

StVO und VwV-StVO

- § 2 Abs. 5 und § 25 StVO

Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch [Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02](#)

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)

Hinweise

Die Gehwegbreite setzt sich zusammen aus dem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs und Sicherheitsräumen zur Hauswand und zur Fahrbahn.

Verkehrsraum Fußverkehr

Für den Verkehrsraum Fußverkehr (Gehbereich) müssen auf der vollen Breite mindestens 1,80 m uneingeschränkt nutzbar sein.

Diese Breite ist als Mindestmaß erforderlich. Der Begegnungsverkehr mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. ist gegebenenfalls nur unter Inanspruchnahme von Sicherheitsräumen möglich. Bei viel Fußverkehr oder vielen Nutzenden mit Mobilitätshilfen, sind bedarfsgerecht zusätzliche Flächen vorzusehen.

Sicherheitsräume

Die beidseitigen Sicherheitsräume dienen der Gewährleistung der Sicherheit sowie der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs. Die Breite des Sicherheitsraums zu Gebäuden oder anderen Nutzungen ohne fließenden Verkehr beträgt 0,20 m. Die Breite des Sicherheitsraums zur Fahrbahn und anderen Flächen des fließenden und ruhenden Verkehrs beträgt 0,50 m. Siehe hierzu auch [Orientierungshilfe ORH-05](#).

Hindernisfreiheit

Der Verkehrsraum Fußverkehr muss frei von jeglichen Hindernissen sein. Der lichte Raum sollte frei von Hindernissen sein.

Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Straßenleuchten, Stadtmobiliar, Auslagen, Werbeaufsteller etc. sollen bevorzugt in Multifunktionsflächen untergebracht werden anstatt im lichten Raum des Gehwegs.

Der Gehweg ist nicht als Wartefläche wie bspw. an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder an Querungsanlagen gedacht. In diesen Bereich sind zusätzliche Warteflächen herzustellen.

Piktogramm-kette markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammketten können in den unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung)
- bei Lücken im Radverkehrsnetz
- bei hoher, unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende
- als temporäre Lösung vor Umsetzung von Radverkehrsanlagen

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit
- bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

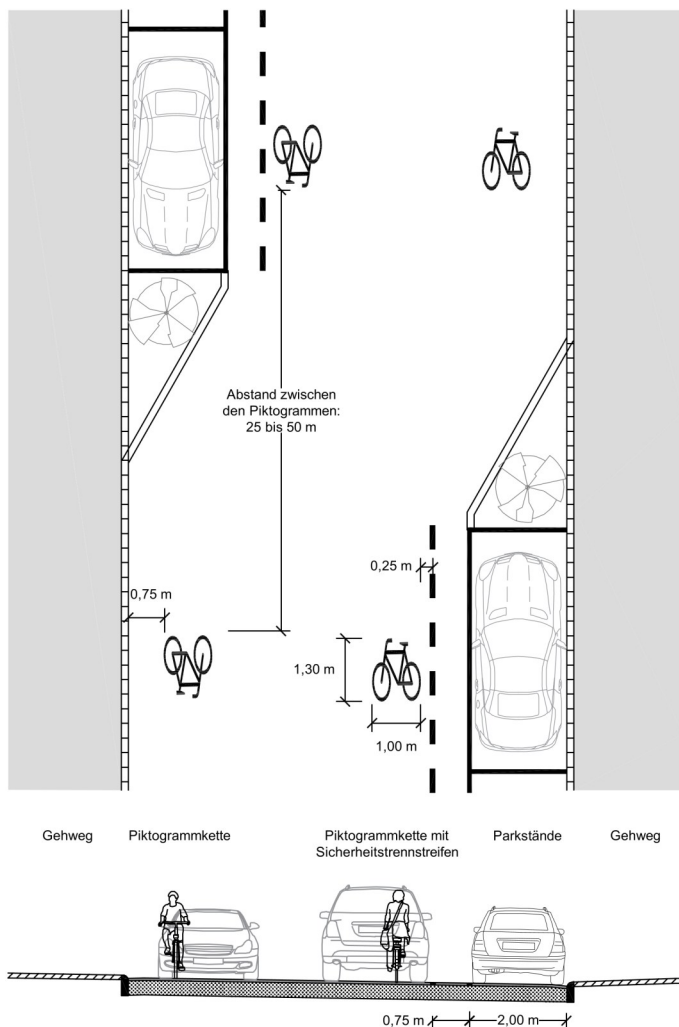


Abbildung 1: Skizze einer Piktogramm-kette mit empfohlenen Maßnahmen (Planungsgesellschaft RV-K mbH 2024, i.A.a ERA 202X, Kap. 3.2)



Abbildung 2: Foto Piktogramm-kette mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

Angestrebte Wirkung:

Durch die Markierung soll bei allen Anwendungsfällen die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Zusätzlich soll das Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund beengter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind (Netzlücke).

Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

- Eine Einschränkung anhand Kfz-Verkehrsbelastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit oder Fahrbahnbreiten gibt es nicht.
- Eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben.
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind der Markierung von Piktogrammketten vorzuziehen.
- Sicherheitstrennstreifen zu straßenseitig abgestellten Kfz erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich.
- Bei der Umgestaltung von Fahrbahnen kann durch alternierend angeordnetes Fahrbahnparken bzw. von Multifunktionsstreifen zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen werden.

Quelle:

- ERA 202X - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Kap. 3.2 Radverkehr auf der Fahrbahn

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Existieren straßenseitige Parkstände können die erforderlichen Flächen durch den Entfall von Parkständen gewonnen werden. Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden.

Maßnahmen:

- Baulich vorgezogener Seitenraum oder vorgezogener Seitenraum durch Markierungen mit Sinnbildern „Fußgänger“ (§39 StVO) inklusive durchgehender Linie (Schmalstrich), (ein- oder beidseitig)
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Bauliche Fahrbahnanhebung
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen

Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit
- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Fahrbahnanhebung
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende, da sie bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen können



Abbildung 2: Wartepflichtige und bevorrechtigte Überquerungsstellen mit vorgezogenem Seitenraum innerhalb eines Knotenpunktes (eigene Aufnahme)

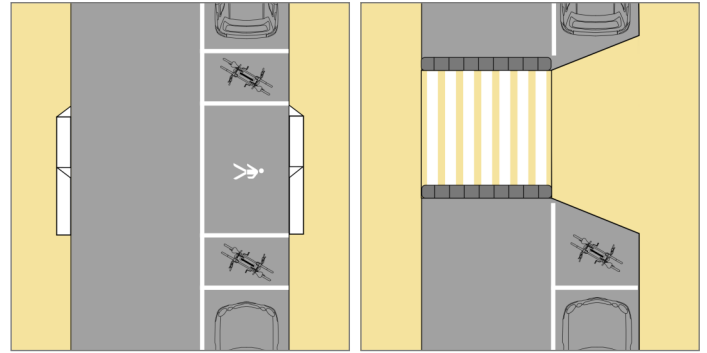


Abbildung 1 links: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit vorgezogenen Seitenraum (Wartepflicht für den FV) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit baulich vorgezogenem Seitenraum, Fahrbahnanhebung und FGÜ (FV bevorrechtigt) / (maßstablos; eigene Darstellung)

- mögliche Bündelung des Fußverkehrs erhöht die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs

Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RAST 06
- Eine möglichst geringe zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben
- Bei wartepflichtigen Überquerungsstellen sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren
- Die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität

Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen—R-FGÜ 2001 (FGSV 288)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen—RAST 06 (FGSV 200) - Abschnitt 6.1.8.4
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV 288)



Abbildung 3: bevorrechtigte Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ohne Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Hauptverkehrsstraße)

Situation:

An Hauptverkehrsstraßen sollen Überquerungsstellen für den Fußverkehr immer vorhanden sein. Sie sind dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs, insbesondere von schutzbedürftigen Personen wie Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ≤ 500 Kfz/h sollen Überquerungsstellen mit Fahrbahneinengungen geprüft werden.

Maßnahmen:

- Bauliche Fahrbahnverengung
- Freihalten der angrenzenden Flächen und Sichtfeldern durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Klare Vorfahrtsregelung für den sich begegnenden Kfz-Verkehr
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen
- Eine bauliche Fahrbahnanhebung im Überquerungsbeereich und / oder die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrreifen“) ist ergänzend möglich

Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität + der Verkehrssicherheit
- Verkürzung der Überquerungsstrecke und damit Verringerung des potenziellen Konfliktbereichs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende
- Bei einer Fahrbahnanhebung sinkt die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit



Abbildung 2: Beidseitig vorgezogener Seitenraum an Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg (eigene Aufnahme)

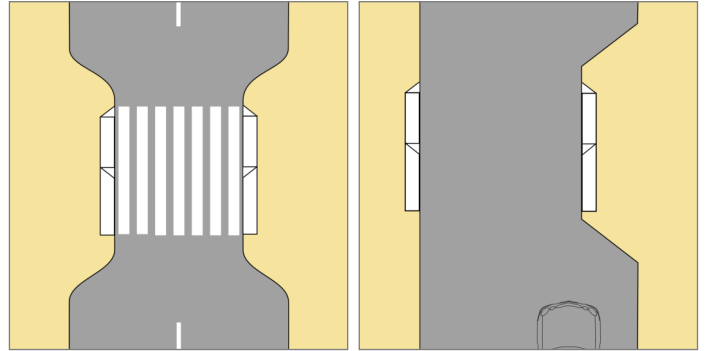


Abbildung 1 links: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle (FGÜ) mit beidseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr bevorrechtigt) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit einseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr wartepflichtig) / (maßstablos; eigene Darstellung)

Hinweise:

- Die Mindestfahrgassenbreite von zweistreifigen Fahrbahnen liegt je nach Verkehrsaufkommen zwischen 5,50 m und 7,50 m, bei einstreifigen Fahrbahnen zwischen 3,75 m und 4,25 m
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren, wenn dieser wartepflichtig ist
- Kurzfristige Lösungen können mit aufgedübelten Kunststoffelementen umgesetzt werden

Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen — R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen — RAST 06 (FGSV) - Abschnitt 6.1.8.4, sowie die Tabellen 7 und 11
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV)



Abbildung 3: Einseitig vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung und Rotmarkierung (eigene Aufnahme)

Überquerungsstelle mit Mittelinsel im Straßenverlauf

Situation:

Überquerungsstellen mit Mittelinseln sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht oder dieser besonders schutzbedürftig ist. Erhöhter Überquerungsbedarf ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz. Auch Freizeitverbindungen abseits von Quellen und Zielen können sichere Querungsstellen erfordern.

Der Einsatz von Mittelinseln empfiehlt sich bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab 250 Kfz/h, bei 30 km/h ab 500 Kfz/h. Ab einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Kfz/h sollten Überquerungsstellen signalisiert oder Unter- bzw. Überführungen angelegt werden. Mittelinseln sollten nur bei zweistreifigen Straßen angelegt werden.

Maßnahmen:

- Anlage einer Mittelinsel mit einer Breite von $\geq 2,50$ m und einer Länge der Wartefläche von $\geq 4,00$ m (höhere Breiten mit steigender Nutzungsintensität und Nutzung durch Radverkehr).
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Möblierungselemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen.

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer werden. Zufußgehende müssen lediglich den Kfz-Verkehr aus einer Fahrtrichtung beachten. Die Wartezeit für den Fußverkehr verringert sich, da die Straße in zwei Zügen überquert werden kann.



Abbildung 2: Querungsstelle (ungesichert) mit Mittelinsel und differenzierten Bordhöhen (Quelle: eigene Aufnahme)

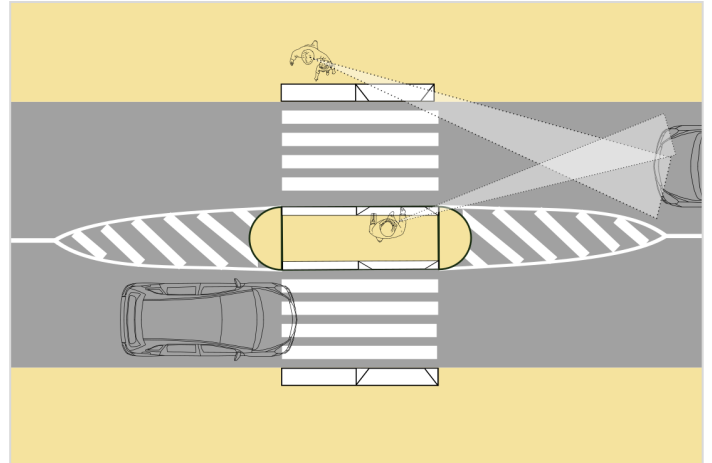


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit Mittelinsel und FGÜ, Fußverkehr bevorzugt (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

Hinweise:

- Die verbleibenden Fahrgassen müssen mindestens 3,50 m breit sein bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung.
- Die Mittelinsel sollte möglichst beleuchtet sein.
- Kombinationen mit vorgezogenen Seitenräumen (insb. bei Parkständen oder Multifunktionsstreifen), Fahrbahnanhebungen und Fußgängerüberwegen (FGÜ) sind möglich.
- Außerhalb der Wartefläche können Mittelinseln überfahrbar ausgebildet werden (für Nutzung Schwerlastverkehr, Einfahrt in Grundstücke).

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Mittelinseln: S. 89 - Ab. 6.1.8.2
- EFA02 - Mittelinseln: S. 21 - Abschnitt 3.3.3.1



Abbildung 3: Mittelinsel mit gedübelten Elementen und FGÜ, gesicherte Überquerungsstelle, Fußverkehr bevorzugt (Quelle: eigene Aufnahme)

Fußgängerüberweg im Straßenverlauf bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen

Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen sind insbesondere dort erforderlich, wo ein hoher Überquerungsbedarf des Fußverkehrs bei gleichzeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen besteht. Dieser ergibt sich aus der Dichte der Quellen und Ziele in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Fußgängerüberwege (FGÜ, ugs.: „Zebrastreifen“) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Dabei ist besonders die Kfz-Verkehrsstärke (≤ 750 Kfz/h) und die Fußverkehrsstärke in der Spitzenstunde zu berücksichtigen.

Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ gemäß Regelwerken.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn früh erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels vorgezogenem Seitenraum, Markierungen, Pollern oder anderen Elementen, die die Sicht nicht einschränken.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Auch die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs werden durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr deutlich erhöht.

Bündelungseffekte des Fußverkehrs können erzielt werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Mittelinsel an Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

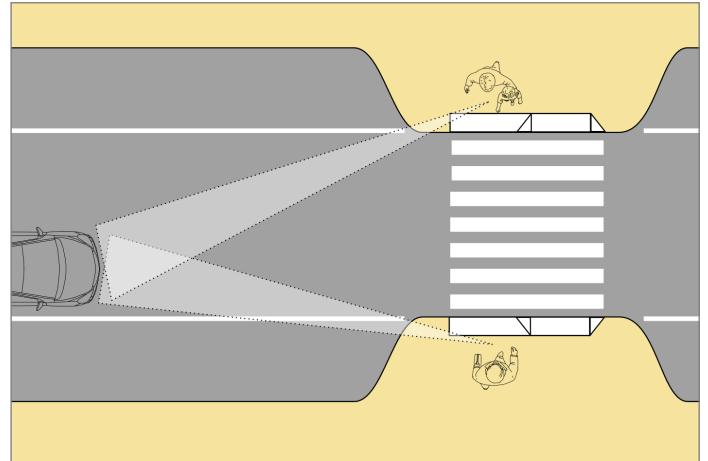


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mittels FGÜ und baulich vorgezogenem Seitenraum. Verdeutlichung der freizuhaltenden Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und durchfahrendem Verkehr. (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

Hinweise:

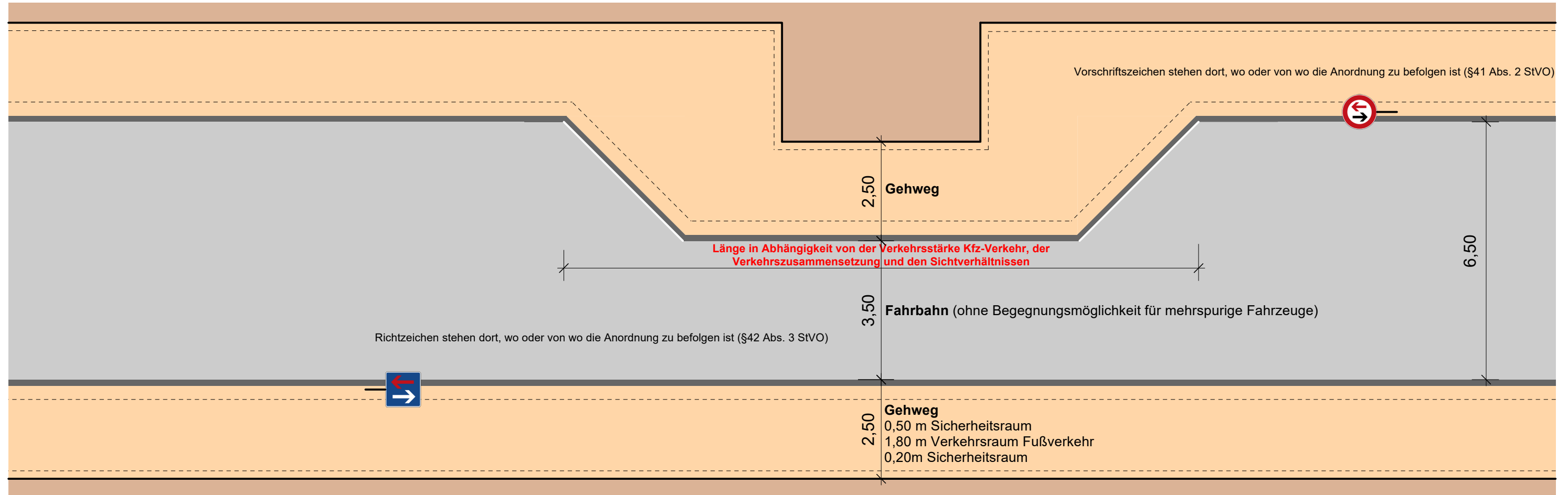
- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

Quellen:

- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- EFA 2002 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: S. 22/23 - Kap. 3.3.4
- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1



Abbildung 3: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Fahrbahnanhebung (Quelle: eigene Aufnahme)



Hinweise

Wer an einer Fahrbahnverengung an einem Hindernis links vorbeifahren will, muss nach § 6 StVO entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Dies gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308 StVO) anders geregelt ist oder die Verkehrsströme durch eine Engstellensignalisierung zeitlich getrennt werden.

Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei einseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn dem stärkeren Verkehrsfluss abweichend von § 6 StVO Vorrang eingeräumt werden soll.

Die Verkehrszeichen 121-10/20 StVO "Einseitig verengte Fahrbahn, Verengung rechts/links" sollten innerhalb geschlossener Ortschaften nur bei Baustellen angeordnet werden. Innerorts sollte nach Möglichkeit auf Warnbaken bzw. Leitplatten verzichtet werden.

Bei beidseitig verengter Fahrbahn:

Das Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei beidseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge kein ausreichender Raum vorhanden und der Verengungsbereich aus beiden Fahrtrichtungen überschaubar ist. Welcher Fahrtrichtung Vorrang einzuräumen ist, ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der beidseitigen Verkehrsstärke zu entscheiden.

Funktion

Sicherung der Grundanforderungen des Fußverkehrs durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten, wo aufgrund von (baulichen) Zwangspunkten ansonsten die Gehwegmindestbreite nicht gewährleistet werden kann.

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Länge in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke Kfz-Verkehr, der Verkehrszusammensetzung und den Sichtverhältnissen
- Ausreichende Sichtbeziehungen zum Gegenverkehr
- Im Bereich der Engstelle sind die Seitenräume mittels Hochbord von der Fahrbahn zu trennen
- Fahrbahnverengungen sollen verdeutlicht werden (z. B. durch helle Borde, Borde mit Weißvorsatz, Materialwechsel, optische Einengungen oder Bepflanzung)
- Wesentliche Regelungen:
 - RAST (2006): Kap. 6.1.1.9
 - EFA (2002): Kap. 3.2.4

StVO und VwV-StVO

- Zeichen 208 "Vorrang des Gegenverkehrs"
- Zeichen 308 "Vorrang vor dem Gegenverkehr"
- VwV-StVO zu Zeichen 208 und 308
- § 41 und § 42 StVO mit VwV-StVO zu § 41 und § 42



Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)

Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)